

**Prof. Dr. Michael Piazolo**

Abgeordneter Bayerischer Landtag

Maximilianeum

81627 München

Telefon: +49 (0) 89 4126 – 2976 / – 2924

Fax: +49 (0) 89 4126 – 1976

Mail: [pressekontakt@fw-muenchen-landtag.de](mailto:pressekontakt@fw-muenchen-landtag.de)

**Bürgerbüro**

Giesinger Bahnhofplatz 9

81539 München

Telefon: +49 (0) 89 5203 – 2163

Fax: +49 (0) 89 5203 – 2162

[www.fw-muenchen-landtag.de](http://www.fw-muenchen-landtag.de)



15. Februar 2016

## Presse-Information

### S-Bahn: „Nordring“ für München – ein Grobkonzept

München, 15. Februar 2016 (mk) Nahezu einstimmig herrscht die Überzeugung, dass der Ausbau des Münchner ÖPNV und speziell des S-Bahn-Systems dringend notwendig ist. Seitens der politischen Verantwortungsträger, aber auch bei den aktuellen Betreibern wird diese Debatte jedoch zumeist auf den Ausbau mit dem zweiten Stammstreckentunnel verkürzt, der politisch wie technisch als Allheilmittel propagiert wird und ohne den nahezu keine weiteren Ertüchtigungsmaßnahmen denkbar erscheinen oder bislang gar konkret in Angriff genommen werden.

Ein weiteres, bislang meist nur ansatzweise, diskutiertes Konzept wäre allerdings die Nutzung des durch den Münchner Norden verlaufenden, derzeit dem Güterverkehr vorbehaltenen, „Schienen-Nordrings“ auch durch den S-Bahn-Verkehr. Denn: Schon einmal waren diese Güterzuggleise für die S-Bahn verwendet worden. Während der Olympiade 1972 wurden diese als Anbindung der damaligen Station *Olympiastadion* genutzt.

Auf Grundlage einer Studie, die Prof. Dr. Michael Piazolo, Münchner Landtagsabgeordneter und Stadtvorsitzender der FREIEN WÄHLER, beim Planungsbüro Vieregg&Rössler nun dazu erstellen ließ, scheint ein Ausbau in diesem Bereich durchaus eine sinnvolle Ergänzung für das S-Bahn-System in München zu sein, die zudem einen hohen, direkt verkehrsentlastenden Nutzen und damit ein überaus positives Kosten-Nutzen-Verhältnis verspricht.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Im Bereich der direkt erschlossenen Innenstadt ist heute der Anteil des Öffentlichen Verkehrs am gesamten Personenverkehr mit ca. 85% ohnehin schon so hoch, dass durch einen zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnel dieser Anteil kaum noch weiter gesteigert werden kann – signifikante Verlagerungen von PKW-Verkehr sind also hier nicht zu erwarten.

---

#### **Pressekontakt**

Prof. Dr. Michael Piazolo MdL – **FREIE WÄHLER** im Bayerischen Landtag

Pressereferent Michael Knoblach, Maximilianeum, 81627 München

Telefon: +49 (0) 89 4126 – 2924 - Fax: +49 (0) 89 4126 – 1976 – Mobil: +49 (0) 171 833 76 02

Online: [www.fw-muenchen-landtag.de](http://www.fw-muenchen-landtag.de) – Mail: [pressekontakt@fw-muenchen-landtag.de](mailto:pressekontakt@fw-muenchen-landtag.de)

## **S-Bahn: Nordring für München – ein Grobkonzept**

Wie könnte nun der Ausbau dieser Güterzugstrecke für die S-Bahn und der darauf stattfindende S-Bahn-Betrieb aussehen? Dazu folgende Überlegungen und Grundlagenuntersuchungen:

Bislang waren als Alternativ/Ergänzungen zum zweiten S-Bahn-Stammstreckentunnel nur der Ausbau des relativ innenstadtnahen Eisenbahn-Südrings als S-Bahn-Strecke sowie ein sogenannter „Nordtunnel München“ im Gespräch. Ein Ausbau des Südrings würde Kombination aus S-Bahn und Fernbahn darstellen, schafft quasi eine zweite Stammstrecke relativ nahe zur ersten und bindet die drei kreuzenden U-Bahn-Stammlinien an. Doch diese Trasse, über den zwei europäische Fernverkehrs-Korridore verlaufen, leidet schon jetzt unter Kapazitätsengpässen und zu geringen Geschwindigkeiten der Fernzüge. Dort bestünden Ausbaunotwendigkeit und Sanierungsbedarf schon allein aus Sicht des Fernverkehrs.

Entwürfe für einen Nordtunnel schlagen zwei zusätzliche Gleise vom Münchner Hauptbahnhof auf direktem Weg über Schwabing bis zum Flughafen und nach Freising vor; dies wurde vom Freistaat Bayern als Korridor bereits zum Bundesverkehrswegeplan angemeldet und stellt somit allenfalls eine längerfristige Perspektive dar.

### **Konzeptvorschlag für einen „S-Bahn-Nordring“:**

Der derzeitige Güterzug-Nordring, („GüterNordring“) wird fahrplanmäßig nur von Güterzügen befahren. Tatsächlich ist dies jedoch mehr eine geradlinig in West-Ost-Richtung – vom Rangierbahnhof München Nord über die Isar hinweg bis zum Heizkraftwerk Unterföhring – verlaufende Bahnstrecke, die nördlich des Bahnhofs Johanneskirchen in die Flughafenstrecke der S 8 einmündet. **Daraus könnte jedoch eine Art nördlicher Halbring (S-Bahn-Nordring) entstehen, wenn in die Betrachtung auch neue Zulaufstrecken aus dem Westen über Moosach, von Pasing oder Laim kommend, und östlich durch Fortsetzung der Streckenführung über Johanneskirchen und Daglfing nach Trudering oder München Ost einbezogen würden.**

Auf beiden Seiten dieses Nordrings besteht schon heute eine hohe Konzentration von Handel, Industrie und Gewerbe mit einer zunehmenden Zahl an Arbeitsplätzen. So plant z.B. BMW sein hier bereits vorhandenes Forschungszentrum um rund 10.000 zusätzliche Arbeitsplätze in den nächsten Jahrzehnten zu erweitern<sup>2</sup>. Generell findet seit vielen Jahren und auch in Zukunft die stärkste städtebauliche Aktivität im Münchner Norden statt, da hier die größten Flächenreserven und Konversionsflächen verfügbar sind und auch keine strikte Beschränkung der Höhe der Gebäude wie in der Innenstadt besteht.

Während der gesamte Münchner Norden durch mehrere ringartige Straßen tangential an die westlichen und östlichen Stadtteile Münchens und an das Umland angeschlossen ist, fehlt im schienengebundenen ÖPNV ein solches Angebot, da das S- und U-Bahn-Netz sternförmig auf die Innenstadt von München ausgerichtet ist. Die West-Ost-Verkehrsströme sind im Münchner Norden jedoch bereits heute sehr stark: Betrachtet man die bis 2025 prognostizierten querschnittlichen Belastungen der drei in West-Ost-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsadern – A99, Frankfurter Ring und Mittlerer Ring –, so ist mit (unter Abzug von etwa ein

<sup>2</sup> Laut Medienberichten, u.a. „BMW gibt der Zukunft neuen Raum“, in: Münchner Merkur, 26.9.2014

Drittel des Fernverkehrs auf der A99) etwa 230.000 Kraftfahrzeugen pro Tag zu rechnen, was bei einer durchschnittlichen Besetzung von 1,2 Personen pro PKW insgesamt etwa 280.000 Personen bedeutet<sup>3</sup>. Auf der S-Bahn-Stammstrecke werden im Vergleich dazu 2025 querschnittlich etwa 240.000 Fahrgäste unterwegs sein<sup>4</sup>.

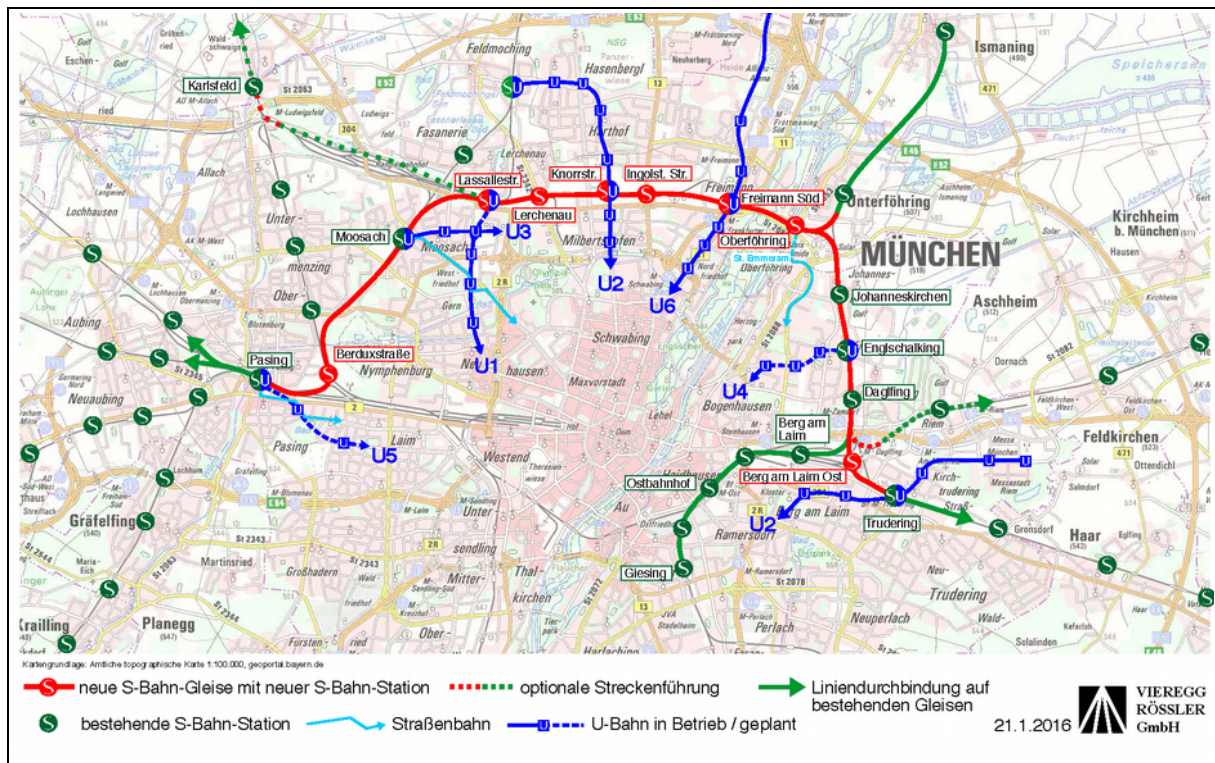
Wer für seine Fahrten zwischen dem Münchner Westen oder Osten und dem Norden heutzutage den Schienenverkehr nutzen will, muss in den meisten Relationen zunächst ins Stadtzentrum fahren, um am Hauptbahnhof, Marienplatz, Sendlinger Tor oder Odeonsplatz zwischen S- und U-Bahn umzusteigen. Dieses "Ums-Eck-Umsteigen" ist einer der großen Schwachpunkte des Münchner S- und U-Bahn-Systems. Mit einem wie beschriebenen S-Bahn-Nordring könnte dieser Umsteigezwang zugunsten direkterer Verbindungen zumindest abgemildert werden. Zugleich würde ein Nordring auch die vielfach beklagte Überlastung der S- und U-Bahn im Bereich der Umsteigebahnhöfe in der Innenstadt dämpfen.

Die neu zu planende Schienen-Infrastruktur müsste dazu die Durchbindung von S-Bahn-Zügen, die von Außenstrecken kommen, auf den Nordring zulassen, so dass zumindest in der Hauptverkehrszeit umsteigefreie Direktfahrten zu den neu einzurichtenden S-Bahn-Stationen im Münchner Norden möglich werden.

Hinsichtlich des Fahrgastpotentials ist auf dem Nordring nach einer ersten groben Schätzung mit etwa 70.000 Reisenden pro Werktag zu rechnen. Als Anhalt dient hierbei die U-Bahn der Linie U2, die nördlich Scheidplatz ein Querschnittsaufkommen von 90.000 Fahrgästen pro Tag hat. Einen weiteren Anhaltspunkt liefert auch das PKW-Verkehrsaufkommen auf den drei oben genannten Verkehrsadern. Könnte man lediglich 10 Prozent dieses Verkehrs auf öffentlichen Verkehrsmittel verlagern, was als allgemein eher als unterer Eckwert angesehen wird, so ergäbe sich allein durch Umsteiger vom PKW ein Aufkommensquerschnitt von knapp 30.000 Fahrgästen pro Tag für den S-Bahn-Nordring. Weitere 30.000 Fahrgäste sind heute schon im ÖPNV unterwegs und fahren bislang über die Innenstadt und etwa 10.000 Fahrgäste kann man zusätzlich veranschlagen aufgrund von neuem Verkehr, der bei jeder Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur zu beobachten ist.

3 Prof. Kurzak, Verkehrsuntersuchung Autobahnring München, Machbarkeitsstudie Südabschnitt, 2010, mit Vergleichsprognosen für den Nordbereich auf S. 75

4 Intraplan, Standardisierte Bewertung des Vorhabens 2. S-Bahn-Stammstrecke, Kurzbericht zum Kenntnisstand November 2011, S. 15

**Linienskizze:****Kurzbeschreibung Linienführung von West nach Ost:**

- Pasing
- Moosach
- Lasallestraße
- Lerchenau
- Knorrstraße
- Ingolstädter Straße
- Freimann Süd
- Oberföhring
- Johanneskirchen
- Engelschalking
- Daglfing
- Aufspaltung: Berg am Laim / Berg am Laim Ost
- Endpunkte: Ostbahnhof bzw. Trudering

**Mögliche Verknüpfungen mit der U-Bahn**

- U5: Pasing
- U3: Moosach
- U1: Lasallestraße
- U2: Knorrstraße
- U6: Freimann
- U4: Engelschalking
- U2: Trudering

**Anmerkungen:**

- Wegen des relativ dichten S-Bahn-Fahrplans auf dem S-Bahn-Nordring ist es nicht sinnvoll, die S-Bahn-Züge im Mischbetrieb auf denselben Gleisen wie die Güterzüge fahren zu lassen. Vielmehr sind zwei vollwertige eigene S-Bahn-Gleise erforderlich, separat vom Güterverkehr. Allenfalls auf kurzen Abschnitten könnte von dieser strikten Trennung abgewichen werden. Ebenso ist es wegen dieser hohen Zugdichte aus Gründen einer störungsfreien Betriebsführung notwendig, dass alle Einmündungen bzw. Abzweigungen von Strecken kreuzungsfrei ausgeführt werden.
- In einer ersten Gesamtsicht können die Gleise des S-Bahn-Nordrings vollständig auf bestehendem Bahngelände realisiert werden, eine Inanspruchnahme von Privatgrund ist voraussichtlich nicht erforderlich. Eine Ausnahme ist nur der kurze Abschnitt von Freimann bis Johanneskirchen, hier werden einige derzeit freie Flächen beansprucht. Dort, wo Wohngebiete an die neue Trasse angrenzen (insbesondere Untermenzing und Moosach), ergeben sich wegen der Anwendung des Bundesimmissionsschutzgesetzes deutliche Vorteile für die Anwohner hinsichtlich Lärmschutz.
- Der S-Bahn-Nordring würde einschließlich der Start- bzw. Endpunkte Pasing und Ostbahnhof/Trudering über mindestens 14 Bahnhöfe verfügen, die meist auch Umsteigemöglichkeiten zu U-Bahn bzw. Straßenbahn oder zu anderen S-Bahn-Linien schaffen. Zum Großteil handelt es sich hierbei um neue S-Bahn-Stationen, aber es sollen auch mehrere bestehende Bahnhöfe in den S-Bahn-Nordring integriert und bei Bedarf angepaßt werden.



## Beschreibung der Streckenführung

Von West nach Ost betrachtet, hat der S-Bahn-Nordring folgende Streckenführung:

- Am Ostkopf des Bahnhofs Pasing, der über 4 Bahnsteiggleise für die S-Bahn verfügt, werden die beiden neuen S-Bahn-Gleise kreuzungsfrei ausgefädelt, wozu eine Brücke über die nördlich gelegenen Gleise zu bauen ist. Zusätzliche Bahnsteiggleise für den S-Bahn-Nordring sind in Pasing nicht erforderlich.
- Die zweigleisige Strecke des S-Bahn-Nordrings verläuft zunächst entlang des nördlichen Randes der Bahnanlagen auf Bahngrund, umfährt dann in einer Linkskurve den Südosten des Neubaugebiets Paul-Gerhardt-Allee und erreicht schließlich die Bahnstrecken nach Dachau - Ingolstadt und nach Freising – Landshut.
- Auf einer Brücke im schleifenden Schnitt werden alle hier vorhandenen 10 Streckengleise (S2, Ferngleise München - Ingolstadt, Gütergleis, Ferngleise München - Landshut, S1, Gütergleis) gequert.
- Im Schnittpunkt mit der Strecke der S2 erhalten der S-Bahn-Nordring (auf der Brücke) und die S2 jeweils einen Bahnhof, um das Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee zu erschließen und zugleich ein direktes Umsteigen zwischen den Zügen der S2 und des S-Bahn-Nordrings zu ermöglichen. Technisch wäre es zwar möglich, die Strecke des S-Bahn-Nordrings hier im Tunnel zu führen, doch ein S-Bahnhof im Tunnel würde wesentlich höhere Kosten erfordern als der Bahnhof in Brückenlage.
- Im weiteren Verlauf genügt der Bau eines zusätzlichen Gleises, da bis nordöstlich Moosach bereits drei Streckengleise vorhanden sind, von denen das südöstliche dem geringfügigen Güterverkehr in beiden Fahrtrichtungen vorbehalten ist. Diese wenigen Güterzüge dürften einen Mischverkehr mit den S-Bahn-Zügen des Nordrings problemlos zulassen. Im Bereich Bahnhof Moosach liegen schon genug Gleise, es ist lediglich der Bau eines Hausbahnsteigs im Südosten erforderlich.
- Nordöstlich des Bahnhofs Moosach schwenkt der S-Bahn-Nordring in einer großzügigen Rechtskurve zum Güterzug-Nordring ab, der am östlichen Ende des Rangierbahnhofs München Nord erreicht wird. Hierbei wird die ursprüngliche Trasse einer Verbindungskurve reaktiviert, die vor dem Bau des Rangierbahnhofs im Betrieb war und weiterhin im öffentlichen Besitz ist. Um die Anwohner vor dem Lärm der S-Bahn-Züge zu schützen und damit Straßen und sonstige Wege die neue Trasse leicht queren können, verläuft dieser S-Bahn-Nordring-Abschnitt in Tieflage (Tunnel und Trog). Im weiteren Verlauf folgen die Gleise des S-Bahn-Nordrings den vorhandenen Gütergleisen in Südlage bzw. Südwestlage, und zwar bis nördlich Johanneskirchen.
- Im gesamten Abschnitt bis zur Autobahn A9 ist ausreichend Platz auf Bahngrund vorhanden, um die neuen S-Bahn Gleise neben den vorhandenen Güterzuggleisen bauen zu können. An einigen Stellen sind allerdings die beiden Güterzug-Streckengleise um zwei Gleisachsen nach Norden zu verschieben, um im Süden des relativ breiten Bahngeländes den Platz für die beiden neuen Gleise des S-Bahn-Nordrings zu gewinnen. Nur im Teilstück östlich der Autobahn A9 bis zur Einmündung in die Strecke der S8 muss die vorhandene Trasse (meist in Dammlage oder im Einschnitt) nach Süden hin um zwei Gleisachsen verbreitert werden, hierfür ist ebenfalls keine Inanspruchnahme von Privatgrund erforderlich.
- Fast alle Anschlussgleise des Güternordrings zweigen nach Norden ab und müssen somit die neuen S-Bahn-Gleise nicht kreuzen. Lediglich der Gleisanschluss von BMW führt nach Süden, so dass die relativ selten verkehrenden Güterzüge von und zum BMW-Gelände die Gleise des S-Bahn-Nordrings kreuzen müssen. Doch hierfür reichen die Lücken des S-Bahn-Fahrplans aus, so dass es nicht zu Behinderung der Nordring-S-Bahn kommen dürfte.
- Die Einmündung des S-Bahn-Nordrings in die Flughafen-Strecke der S8 nördlich des Bahnhofs Johanneskirchen erfolgt kreuzungsfrei, ebenso die Verbindungskurve vom Nordring auf die S8 nach Unterföhring; diese verläuft zum Teil im Tunnel. Im Abschnitt Johanneskirchen–Daglfing findet ein

Mischverkehr von Zügen des S-Bahn-Nordrings und der S 8 statt. Dieser Mischverkehr ist betrieblich ohne Probleme möglich, weil hier alle S-Bahn-Züge die gleichen Fahreigenschaften haben und an denselben Zwischenstationen halten. Auch die geplante Express-S-Bahn zum Flughafen ist fahrplantechnisch gut möglich. Dagegen entfällt der heute praktizierte Mischbetrieb von S-Bahn- und Güterzügen zwischen Johanneskirchen und Daglfing - bislang eine ständige Quelle von gegenseitigen Behinderungen - denn zukünftig werden in diesem Abschnitt separate Güterzuggleise zur Verfügung stehen, deren Bau schon seit vielen Jahren fest geplant ist.

- Nach Unterquerung der Autobahn A 94 südlich Daglfing werden die beiden Gleise des S-Bahn-Nordrings kreuzungsfrei aus der S-8-Strecke ausgefädelt, beschreiben eine Rechtskurve auf dem brach liegenden Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Berg am Laim, kreuzen die Strecke der S2 auf einer Brücke und münden in einer langen Linkskurve - wiederum kreuzungsfrei - in die beiden Gleise der Linien S4 und S6 westlich der Straßenbrücke Schatzbogen in Richtung Trudering ein.  
In diesem Zusammenhang bietet es sich an, die heute noch eingleisige Güterzug-Verbindungsspanne von Daglfing nach Trudering nicht, wie bislang geplant, zweigleisig auszubauen, sondern das zukünftige Güterzug-Gleispaar mit der neu zu bauenden Kurve des S-Bahn-Nordrings zu bündeln, so dass die Güterzugtrasse von der Wohnbebauung weit abrückt, während sie heute an diesem Wohngebiet unmittelbar entlang verläuft. Durch diese Trassenbündelung wird zugleich die Zerstückelung dieses mehrfach von Gleistrassen durchzogenen Gebietes reduziert. Es entsteht so eine neue viergleisige Bahnstrecke, die ohne Betroffenheiten durch heutige Brachflächen (alter Rangierbahnhof Berg am Laim) verläuft.
- An drei Stellen des S-Bahn-Nordrings werden mögliche künftige Ein- und Ausschleifungen für das spätere Projekt "Nordtunnel München" baulich berücksichtigt:
  - (1) westlich Knorrstraße die Einmündung einer Verbindung von Feldmoching über Lerchenau
  - (2) östlich der Brücke über die Ingolstädter Straße eine Abzweigung nach Süden zum Nordtunnel in Richtung Schwabing
  - (3) beim Heizkraftwerk Freimann (nördlich Frankfurter Ring) eine Einmündung aus Süden vom Nordtunnel aus Richtung Schwabing an den östlichen Nordring.Diese drei Maßnahmen verteuern zwar das Projekt S-Bahn-Nordring geringfügig, sparen jedoch in der Zukunft erhebliche Mehrkosten, da an den S-Bahn-Gleisen des Nordrings keine nachträglichen Umbauarbeiten incl. Streckensperrungen stattfinden müssen.
- An den beiden Strecken-Endpunkten des S-Bahn-Nordrings sind Wendeanlagen für ein- und aussetzende S-Bahn-Züge vorzusehen. Bezüglich Pasing bietet sich für diese Wendeanlage eine DB-eigene Freifläche entlang der Strecke der S4 Richtung Leienfelsstraße an. Die betreffende Anlage könnte im Rahmen des bereits geplanten viergleisigen Ausbaus Pasing - Buchenau ohne großen Aufwand errichtet werden. Am Ostkopf des Bahnhofs Trudering haben die beiden Streckengleise der S-Bahn einen relativ großen Abstand zueinander, so dass zwischen ihnen der Platz für eine eingleisige Wendeanlage vorhanden ist. Ein Wendegleis nördlich Ismaning wurde im Rahmen von anderen Projekten schon einmal diskutiert und ist ebenfalls baulich möglich.
- Für den Linienast von Daglfing über Ostbahnhof nach Giesing ist lediglich der nachträgliche Einbau von zwei Weichen zwischen Leuchtenbergring und Ostbahnhof erforderlich. In einer Fahrtrichtung sind die hierfür erforderlichen Gleisverbindungen schon vorhanden.

**Bahnhöfe des S-Bahn-Nordrings**

- (1) Pasing: bestehender Bahnhof; Umsteigen zur S3, S4, S6 und S8, zu den Fern- und Regionalzügen, zur Tramlinie 19 und zu zahlreichen Buslinien, zukünftig auch zur U-Bahn-Linie U5, falls die Streckenverlängerung der U-Bahn westlich Laimer Platz realisiert wird
- (2) Berduxstraße: neuer S-Bahnhof, auch für die S2; Umsteigen zur S2, Erschließung des Neubaugebietes Paul-Gerhardt-Allee
- (3) Moosach: bestehende S-Bahn-Station; Umsteigen zur S1, U3 und zur Tramlinie 20
- (4) Lassallestraße: neuer S-Bahnhof; Umsteigen zur U1, falls Streckenverlängerung der U-Bahn nördlich des Olympia-Einkaufszentrums

Anm.: An der Lassallestraße kann in westlicher Lage ein S-Bahnhof entstehen. Dieser ist vor allem dann sinnvoll, wenn das angrenzende, bislang wenig genutzte Areal, für das momentan zum Teil Bebauungspläne aufgestellt werden, oder schon Bebauungspläne bestehen, künftig intensiver städtebaulich genutzt wird und die U1 vom Olympia-Einkaufszentrum um eine Station nach Norden zur Lassallestraße verlängert wird. Ob der S-Bahnhof gleich von Anfang an gebaut wird, kann momentan offen gelassen werden.

- (5) Lerchenau: neuer S-Bahnhof am Schnittpunkt mit der Lerchenauer Straße
- (6) Knorrstraße: neuer S-Bahnhof; Umsteigen zur U2

Anm.: Im Bereich des BMW-Forschungsgeländes westlich der Knorrstraße erhält der S-Bahn-Nordring einen weiteren S-Bahnhof. Hier besteht am östlichen Bahnsteigende die Möglichkeit, einen Übergang zur U2 herzustellen. Die U2 hat zwar an dieser Stelle keinen Bahnhof, doch wurde dieser beim Bau der U-Bahn planerisch berücksichtigt, indem die Gleise hier waagrecht - ohne Gefälle oder Steigung - verlaufen und der Abstand zwischen den zwei Tunnelröhren so gewählt wurde, dass dazwischen der nachträgliche Bau eines Bahnsteigs möglich ist. Der künftige U-Bahnhof liegt unmittelbar nördlich des Nordrings unter der Knorrstraße. Am westlichen Bahnsteigende des S-Bahnhofs ist ein weiterer Bahnsteigzugang auf das BMW-Gelände möglich.

- (7) Ingolstädter Straße: neuer S-Bahnhof
- (8) Freimann Süd: neuer S-Bahnhof; Umsteigen zur U6

Anm.: Der Bahnhof Freimann-Süd stellt den Übergang zur U6 her. Hierfür muß im Bereich des Tatzelwurms sowohl ein S-Bahnhof als auch ein neuer U-Bahnhof errichtet werden, indem die bestehenden U-Bahn-Gleise, die hier in Troglage verlaufen, Seitenbahnsteige erhalten. Dieser U-Bahnhof wäre der einzige U-Bahnhof, der nicht exakt eben verläuft, was in München ungewöhnlich, jedoch in anderen Städten völlig normal und nach der für die U-Bahn gültigen "BOStrab" (Betriebsordnung Straßenbahn) auch regelkonform ist.

- (9) Unterföhring Südwest: neuer S-Bahnhof auf der Isarbrücke nahe der Kreuzung des S-Bahn-Nordrings mit der Münchner Straße in Unterföhring; Umsteigen zu den Tramlinien 16 und 18, falls Streckenverlängerung nördlich St. Emmeram; kurzer Fußweg zu den Fernsehstudios Freimann
- (10) Johanneskirchen: bestehende S-Bahn-Station; Umsteigen zur S8
- (11) Englschalking: bestehende S-Bahn-Station; Umsteigen zur S8, Umsteigen zur U4, falls Streckenverlängerung der U-Bahn östlich Arabellapark
- (12) Daglfing: bestehende S-Bahn-Station, Umsteigen zur S8
- (13) Berg am Laim Ost: neuer S-Bahnhof am Schnittpunkt mit der S2, auch für die S2, Umsteigen zur S2
- (14) Trudering: bestehende S-Bahn-Station, Umsteigen zur S4 und S6, zur U-Bahn-Linie U2 und zu mehreren Buslinien
- Optional kann noch eine weitere S-Bahn-Station an der Verdistraße hinzukommen, was im Kapitel 5 ("Mögliche Ergänzungen zum Grundkonzept des S-Bahn-Nordrings") ausgeführt wird.